Рекомендуемая цена: 529 р.

СОБЕРИТЕ ВАЗ-2101

«Жигули»

ВСЯ ИСТОРИЯ САМОЙ ЛЮБИМОЙ СОВЕТСКОЙ МАШИНЫ

СБОРКА МОДЕЛИ

№ 87

«НИВА» И АРМЕЙСКИЙ ВНЕДОРОЖНИК

МЕТАЛЛИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2618-7248

00087

9 772618 724302

hachette

16+ КОЛЛЕКЦИЯ ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

КУПИТЕ ВСЕ ВЫПУСКИ И СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ВАЗ-2101

Соберите ВАЗ-2101 «Жигули» 16+
Выпуск 87, 2020

РОССИЯ
Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»
Главный редактор: Фрид Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции: 127015, г. Москва, ул. Вятская, 49, стр. 2
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя:
127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220, Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов:
8 – 800 – 200 – 72 – 12
По техническим вопросам обращайтесь по адресу:
info@hachette-kollektsia.ru
Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ № ФС 77 – 70621 от 03.08.2017 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@bauermedia.ru

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк», г. Минск, ул. Сурганова, 57 Б, офис 123.
Тел.+ 375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы
Тел.: (+7 727) 250-21-64

УКРАИНА
Учредитель и издатель:
ООО «Ашетт Коллексьон Україна»
Юридический адрес:
ул. Шелковичная, д. 42-44, оф. 15 В
г. Киев, 01601
Распространение:
ООО «Эдипресс Украина»
ул. Димитрова, 5, корп. 10а,
г. Киев, 03680
тел.: (+380 44) 498-98-83

Отпечатано в типографии:
LSC COMMUNICATIONS
Ul. Bema 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 6 300 экз.
Цена: 529 р.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Периодическое издание.

В каждом номере журнала часть модели и инструкция по сборке. Не продавать отдельно. Коллекция для взрослых. Содержит мелкие детали. Режущие края. Модель для сборки. Продукт предназначен для конструкторов-моделистов, не является игрушкой. Фотографии не служат для точного описания товара.

© 2020 Hachette Collections, France
© 2020 Ашет Коллекция
© 2020 Ашетт Коллексьон Україна

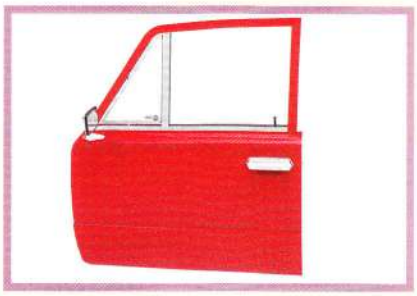
Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Подписано в печать: 06.02.2020.
Дата выхода в свет: 30.04.2020.

Фотографии и иллюстрации:
6 © Greg Gjerdingen/Wikimedia commons; 7 (вверху слева) © Ericthered43/Wikimedia commons, (справа) © Pesotsky/Wikimedia commons, (внизу) © Smitty Smitty|Dreamstime.com; 8 (вверху) © Signal Corps photogapher/Wikimedia commons, (внизу) © Wikimedia commons; 9 (вверху) © Sergey Kohl/Фотобанк Лори, (внизу) © akg-images; 10 (вверху) © Mián Prici/Wikimedia commons, (в середине) © Nave.notnilc/Wikimedia commons, (внизу) © Wikimedia commons; 11 © Jörgens.mi/Wikimedia commons, (внизу) © akg-images.

ВАЗ-2101 «Жигули»

СБОРКА МОДЕЛИ 3

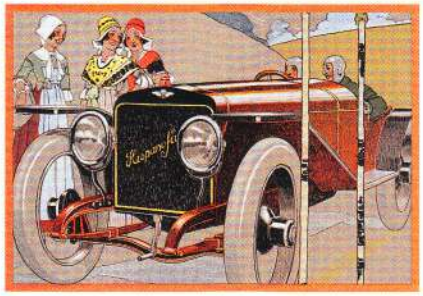


Завершение сборки левой передней двери

«ЖИГУЛИ»: КУЛЬТОВАЯ МАРКА 6

«Нива» и армейский внедорожник

МИРОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ 9

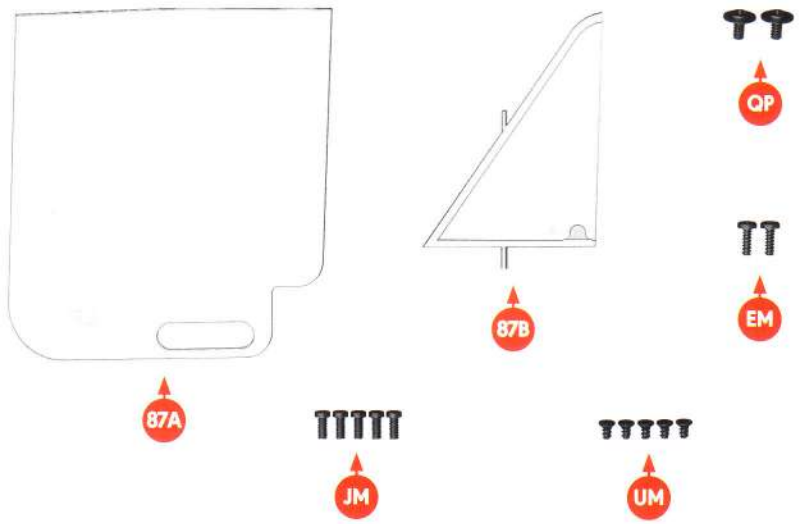


Королевская классика: «Испано-Сюиза H6»

Узнайте больше о коллекции на сайте:
www.vaz2101-collection.ru

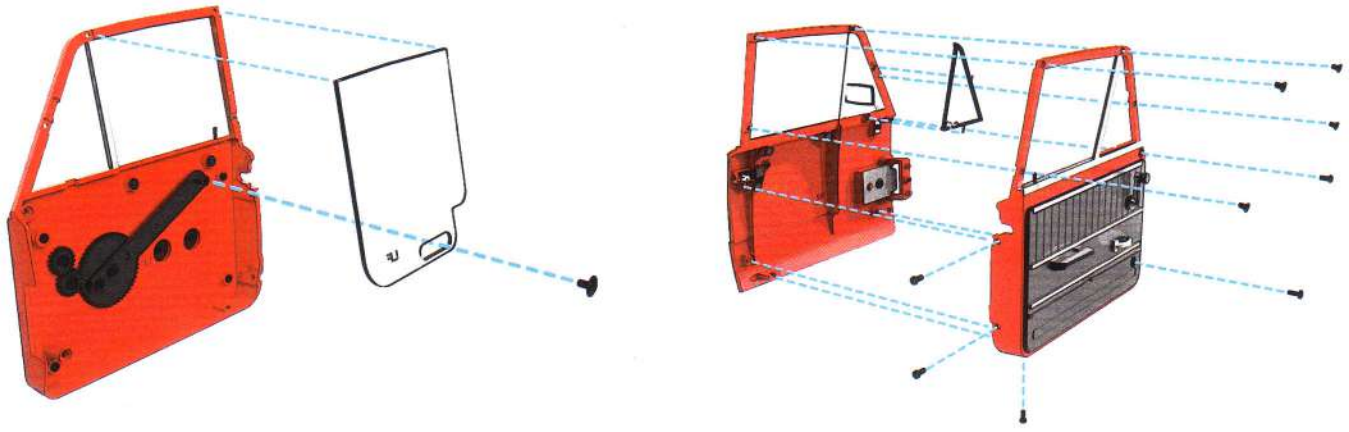
Завершение сборки левой передней двери

Используя ранее собранные части левой передней двери и детали, полученные с этим номером, завершите ее сборку.



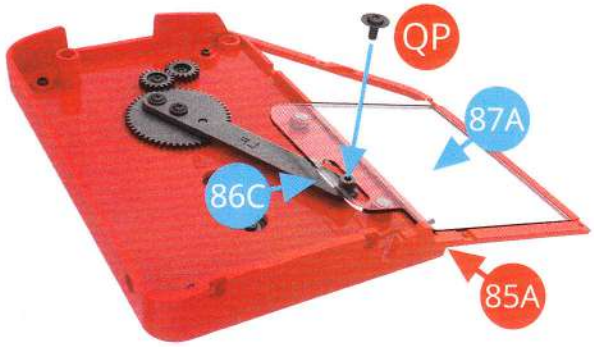
- 87A Опускное стекло передней двери
- 87B Поворотное стекло
- QP Винт M2,0 × 4,0 × 6,0 мм (2 шт.)
- EM Винт M1,7 × 5,0 мм (2 шт.)
- JM Винт M1,7 × 4,0 мм (5 шт.)
- UM Винт M1,7 × 3,0 мм (5 шт.)

Схемы сборки



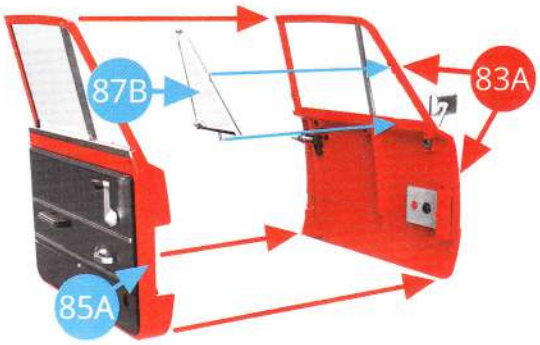
СБОРКА МОДЕЛИ

1



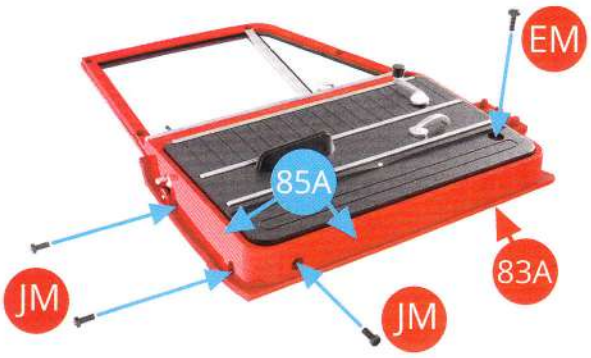
Установите опускное стекло передней двери 87A так, чтобы в паз на нем попала втулка рычага стеклоподъемника 86C, и закрепите винтом QP.

2



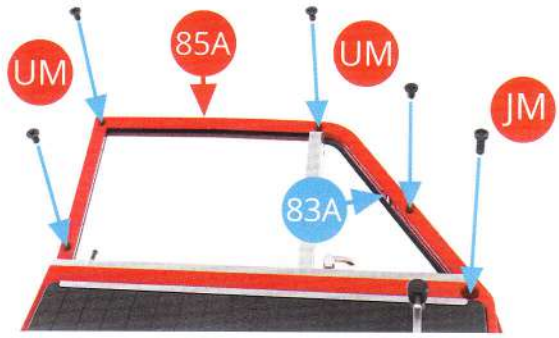
Установите поворотное стекло 87B осями в пазы левой передней двери 83A. Состыкуйте деталь 83A и внутреннюю панель левой передней двери 85A.

3



Скрепите левую переднюю дверь 83A и внутреннюю панель левой передней двери 85A тремя винтами JM и винтом EM.

4



Дополнительно скрепите состыкованные части левой передней двери 83A с внутренней панелью левой передней двери 85A еще четырьмя винтами UM и одним винтом JM.

Виды узла после сборки

Отложите оставшиеся детали и винты для последующих этапов сборки.

«Нива» и армейский внедорожник

Не будет преувеличением сказать, что практически весь советский автопром работал на оборону. Предприятий, не выпускавших автомобильную технику для армии, было ничтожно мало.

Американский джип «Интернешнл Скаут» (International Scout) 1970 года выпуска. Современная фотография.

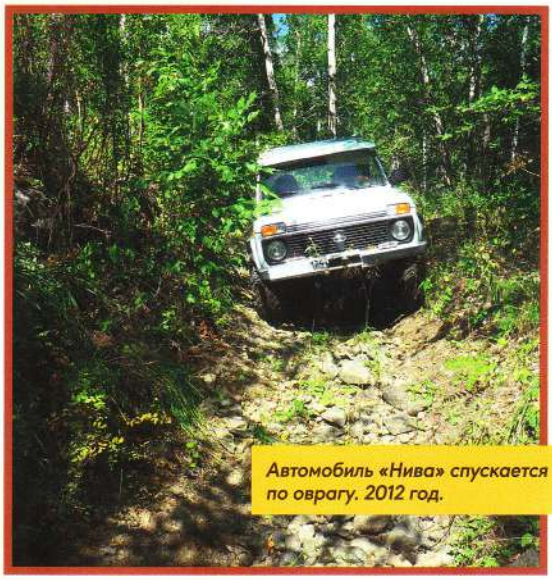
Строительство автогиганта на Волге не могло не вызвать интереса военных. И, конечно, возникла мысль, как для армейских нужд использовать такие огромные производственные мощности. В первую очередь речь шла об организации на ВАЗе производства армейских вездеходов.

Когда «Нивы» еще не было

Работа над военным внедорожником началась задолго до появления «Нивы», ставшей впоследствии для него донором узлов и агрегатов шасси. Мотивацией для начала такой работы на еще недостроенном и не приступившем к производству автомобилей заводе стал проявленный интерес военных. Стоит отметить, что реакция генерального директора ВАЗа В. Полякова была резко отрицательной - он лучше других понимал, сколько такой заказ потребует специфических хлопот и обязательств. Но было ясно, что от интереса Минобороны так просто не отделаться, и в конце 1970 года генеральный конструктор завода В. Соловьев поручил Центру стиля совместно с Бюро перспективного проектирования провести предварительную проработку предложений военных, изучить конструкции аналогов, в том числе и зарубежных, а также опыт применения джипов в локальных конфликтах.

Непосредственный участник начального этапа разработки вазовского военного внедорожника, тогдашний начальник Центра стиля ОГК Ю. Данилов вспоминал: «Для начала, естественно, мы съездили на УАЗ с целью ознакомления как с их серийными моделями, так и с перспективными разработками.

Автомобиль «Интернешнл Харвестер Скаут 80» (International Harvester Scout 80) 1962–1965 года выпуска.



Автомобиль «Нива» спускается по оврагу. 2012 год.

Ульяновские коллеги во многом нам помогли, не забыв обратить наше внимание на множество нюансов конкретной работы с заказчиком. Предметом нашего анализа стали также американские джипы "Форд М151" (Ford M151) и "Интернешнл Скаут" (International Scout), стоявшие на вооружении армий США, НАТО и стран Ближнего Востока.

В начале 1971 года, задолго до появления первых образцов "Нивы", Центром стиля были разработаны графические решения внешней формы военного джипа, а на наших временных площадях в КВЦ была проработана внешность перспективного джипа в натуральную величину (на плазах)».

«Автомобиль для рыбаков и охотников»

Надо сказать, что на первом этапе, когда проработка проекта велась в порядке заводской инициативы, предполагалось создание обычного утилитарного армейского джипа. Однако вскоре инициативные работы завершились – на заводе появились официальные представители заказчика со своими требованиями к машине, среди которых была и «способность преодолевать водные преграды». Такое требование заметно усложняло производство – автомобиль с герметичным днищем нельзя было собирать на одной нитке конвейера с гражданским внедорожником, такого днища не имевшим. Это диктовалось особенностями монтажа силового агрегата и элементов трансмиссии.

Воинский учет

Забегая вперед, скажем, что позже – после начала выпуска и продаж самой «Нивы» – ее владельцам приходилось ставить свои автомобили на учет в военных комиссариатах по месту жительства. Такое правило распространялось на все автомобили-внедорожники отечественного производства, находившиеся в частном пользовании, и действовало оно до конца 1990-х годов.

Грузовая версия внедорожника «Интернешнл Скаут».

Вьетнамские дети на автомобиле «Форд М151 МУТТ» (Ford M151 MUTT). 1967 год.

Детальная прорисовка амфибии была выполнена Ю. Даниловым в марте 1971 года, то есть задолго до выдачи техзадания на «Ниву». Стоит отметить, что аналогичную работу в то же время вели, в частности, на УАЗе (проект «Ягуар» на платформе УАЗ-469).

Тактико-техническое задание (ТТЗ) на автомобиль-амфибию было утверждено Минобороны и Минавтопромом в июне 1972 года. Тогда же ТТЗ было согласовано с ЦВМУ (Центральным военно-медицинским управлением) Минобороны, поскольку автомобиль, помимо прочего, должен был обеспечивать перевозку раненых. Кроме того, в специфические требования к машине входили основные параметры движения на воде: максимальная ширина преодолеваемой водной преграды, высота волны и скорость течения, скорость движения на плаву, радиус циркуляции, а также требования по предельным температурам эксплуатации и высоте преодолеваемых горных перевалов. Что касается внешнего облика автомобиля, то он в значительной степени был определен требованиями ремонта в полевых мастерских чуть ли не подручными средствами. Это означало: максимум плоских панелей при минимальным количестве плавных сопряжений.

Заказчики в числе прочего потребовали плоское ветровое стекло, откидывающееся на капот, а также возможность снять тент и рамки дверей (или откинуть последние вниз). То есть высота автомобиля должна была определяться только рулевым колесом. Все это делалось в интересах снижения заметности, удобства маскировки и большего удобства при транспортировке автомобиля воздушными силами, в том числе и для возможности десантирования с помощью парашютных систем.

Надо отметить, что работа конструкторов с ТТЗ была весьма специфичной в силу соблюдения требований секретности. Материалы по ТТЗ хранились в дирекции завода на Белорусской (в Тольятти дирекция и ОГК еще не переехали), а ознакомиться с ними мог лишь ограниченный круг людей. Никаких записей или копий делать не позволялось категорически. Поэтому конструкторам приходилось чуть ли не заучивать наизусть формулировки и цифры. В связи с этим было разработано внутреннее техническое задание (а впоследствии и технический проект) на «автомобиль для рыбаков и охотников» – так именовалась армейская амфибия в открытой заводской документации и переписке.

Американские и западногерманские военные во время патрулирования границы между Восточной и Западной Германией на легковых автомобилях «Форд М151». 1979 год.

Королевская классика: «Испано-Сюиза H6»

У этого автомобиля масса эпитетов: самый роскошный, самый надежный, самый комфортабельный и др. И все они справедливы – «Испано-Сюиза H6» является образцом классического автомобиля класса «люкс» и символом золотого века автомобилестроения.

Автомобиль «Испано-Сюиза Альфонсо XIII». Рекламный плакат 1914 года.

Автомобиль Hispano-Suiza H6B Million-Guiet Dual-Cowl Phaeton 1924 года выпуска на выставке ретроавтомобилей.

Испанская автомобилестроительная компания «Испано-швейцарская фабрика автомобилей» (La Hispano-Suiza, Fabrica de Automoviles, S. A.) была создана в 1904 году. Ее основателями были швейцарский инженер Марк Биркигт и испанские предприниматели Хуан Кастро и Дамиан Матеу.

С аистом на капоте

Деятельность компании «Испано-Сюиза» неразрывно связана с именем швейцарского инженера Марка Биркигта. Свои модели он создавал в Барселоне, где, собственно, и находилась компания. Проекты первых автомобилей он разработал еще в 1901 году. Основание компании «Испано-Сюиза» придало ему сил. Предвоенная Европа не так уж нуждалась в дорогих шикарных автомобилях, но Биркигт упорно не желал конструировать ширпотреб. Если уж продавать автомобиль, то это должен быть самый лучший автомобиль в мире, из самых лучших марок стали, с самыми современными

Автомобиль «Испано-Сюиза Альфонсо XIII». Современная фотография.

технологическими решениями. При таком подходе фирме необходима была соответствующая реклама бренда. Несколько сотен машин разошлись по самым богатым семьям Испании, и, вполне возможно, «Испано-Сюиза» так и осталась бы внутринациональным достоянием, если бы не король Испании Альфонсо XIII. Молодой монарх оказался ярым поклонником бурно развивавшегося автомобильного спорта. Супруга короля решила сделать ему подарок на 23-й день рождения – новый автомобиль, который только что спроектировал молодой швейцарец. Это была «Испано-Сюиза T15» (Hispano-Suiza T15) – один из первых технических шедевров Биркигта.

После серии побед на родине «Испано-Сюиза T15» в 1910 году выиграла кубок в Болонье. С благосклонного разрешения Его Величества модель получила новое название «Испано-Сюиза Альфонсо XIII» (Hispano-Suiza Alfonso XIII). К 1912 году бóльшую часть автомобилей фирмы производил новый завод под Парижем.

В период Первой мировой войны фирме было не до роскошных автомобилей, и талантливый инженер Марк Биркигт создал несколько отличных конструкций авиационных моторов. В это время он подружился с французским асом Жоржем Гинемером, эскадрилья которого имела эмблему в виде парящего аиста – символа Эльзаса и Лотарингии. К сожалению, он погиб в 22 года, и в память о нем все автомобили «Испано-Сюиза» стал украшать аист, взлетающий с никелированной пробки радиатора.

Рождение шедевра

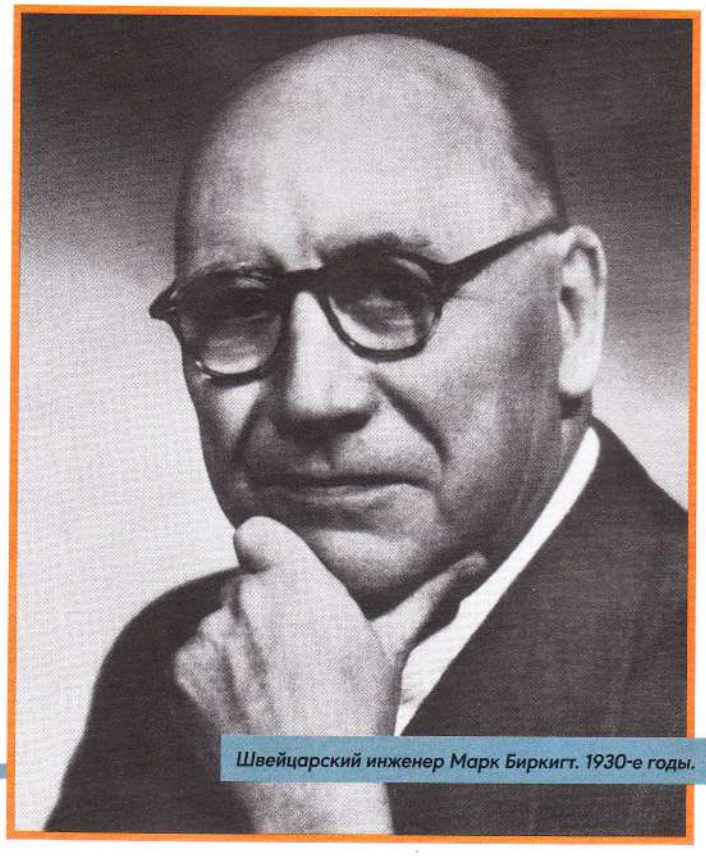
После окончания Первой мировой войны Марк Биркигт вложил все свое умение, весь опыт и душу в создание нового автомобиля. Он создал шедевр «Испано-Сюиза H6».

Этот автомобиль стал настоящей сенсацией на автосалоне в Париже в 1919 году. Мощный мотор был разработан на основе удачного авиационного двигателя. Рабочий объем рядного 6-цилиндрового мотора с клапанным OHC-распределением в головке цилиндра равнялся 6597 см^3 при 2400 об/мин. Мощность двигателя составляла 135 л. с., максимальная скорость – 137 км/ч. Двигатель имел алюминиевый блок с так называемыми «мокрыми» гильзами, распределительный вал, расположенный в головке цилиндров, прочный семиопорный коленчатый вал и прекрасно уравновешенную шестицилиндровую схему.

Гильзы цилиндров, чтобы добиться высокой износоустойчивости и долговечности, подвергали особому воздействию – азотированию, – обеспечивавшему твердость и прочность поверхностного слоя. Очень интересным был и механизм регулировки зазора в клапанном механизме с двумя зубчатыми шайбами, сжимаемыми пружиной.

Поразительно также, что в 1919 году мотор был оснащен сдвоенным карбюратором с дистанционной корректировкой состава смеси, которая осуществлялась

Аист-эмблема на капоте автомобиля «Испано-Сюиза». Современная фотография.



Швейцарский инженер Марк Биркигт. 1930-е годы.

двумя рычажками, вынесенными на рулевое колесо. А под щитком приборов, усеянным циферблатами и тумблерами (как на самолете), располагался загадочный ящик, на панели которого размещались шесть выключателей. Ими можно было проверять работу всех свечей, поочередно отключая каждую. Система зажигания для повышения надежности имела по две свечи на цилиндр и два аккумулятора. «Испано-Сюиза H6» примечательна еще и династартером – узлом, который одновременно служил и стартером, и генератором.

Быстроходный и тяжелый автомобиль нуждался в мощных тормозах. В те годы тормоза на все колеса ставили не часто, но у H6 они есть. Для лучшего охлаждения барабаны сделаны алюминиевыми с сильно развитыми ребрами (позже такая конструкция широко использовалась на гоночных автомобилях) и запрессованным чугунным кольцом. Для приведения в действие тормозов машины с полной массой 2,5 т требовалось весьма значительное усилие на тормозную педаль. Вакуумные усилители тогда еще не использовались, поэтому был сконструирован оригинальный механический усилитель фрикционного типа.

Стоит отметить, что на заводах «Испано-Сюиза» изготавливали только шасси. Клиент сам выбирал себе кузовное ателье и заказывал кузов на свой вкус. Такова была распространенная практика в те времена, поэтому едва ли можно было встретить две одинаковые «Испано-Сюизы». Чаще других встречались кузова купе-девилль и ландоле, а также двух- и четырехместные кузова родстер.

Спортивный автомобиль «Испано-Сюиза Альфонсо XIII». Современная фотография.

Модель-долгожитель

Модель «Испано-Сюиза H6» с последующими модификациями оказалась настолько удачной и пользовалась таким неизменным спросом, что стала самой долгоживущей в истории фирмы – она выпускалась 15 лет, и только в 1934 году, после выпуска 2350 автомобилей, ее производство было прекращено.

Король Альфонсо XIII в автомобиле «Испано-Сюиза». 1907 год.

В НОМЕРЕ 88

- УСТАНОВКА НАРУЖНОЙ РУЧКИ ЛЕВОЙ ЗАДНЕЙ ДВЕРИ
- ЗВЕЗДА МЕСТНОГО ЗНАЧЕНИЯ ГАЗ-21 «ВОЛГА»

ДЕТАЛИ НОМЕРА:

- НАРУЖНАЯ ПАНЕЛЬ ЛЕВОЙ ЗАДНЕЙ ДВЕРИ
- НАРУЖНАЯ РУЧКА ДВЕРИ
- ВИНТЫ

ООО «Ашет Коллекция». Юридический адрес: 127015, г. Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2. © 2020 Ашет Коллекция. © 2020 Hachette Collections. Коллекция предназначена для взрослых. Модель для сборки. Фотографии не служат для точного описания товара. ИЗГОТОВЛЕНО ПО ЛИЦЕНЗИИ АО «АВТОВАЗ».

В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!